第１２章
その他

(1) アルゼンチンの輸入ライセンス制度

アルゼンチン政府は、1999 年以降、事前輸入宣誓供述制度（ DJAI ）、輸入総合モニタリングシステム（ SIMI ）、アルゼンチン共和国輸入システム（ SIRA ）等の輸入前の申告・承認を求める仕組みを長年運用してきた。これらの制度は、形式上は統計・モニタリングや支払管理等を目的とするものとされていたが、実務上は輸入承認の遅延や不透明な差止めにつながり、 GATT 11 条及び輸入ライセンス協定が求める数量制限の禁止、透明性、中立的な行政運用等との整合性が問題視されてきた。しかし、2023 年 12 月のミレイ新政権発足後、これらの輸入ライセンス制度等は廃止された（詳細は、2025 年版不公正貿易報告書 209・210 頁参照）。

2023 年に SIRA に置き換わる形で導入された輸入統計制度 SEDI（ Sistema Estadístico de Importaciones ）は、形式上統計制度と位置付けられていたものの、輸入業者に対し輸入前に別途詳細な情報を提出することを求める等の負担増や手続複雑化を通じて、実質的に輸入ライセンス的な機能を果たしているとの懸念が示されていた。しかし、当該制度及びそれに関連する共同決議も、2025 年 2 月 26 日付で施行された徴税・税関管理庁（ ARCA ）及び経済省 工業・商業庁の共同一般決議第 5651 号により正式に廃止され、その結果、輸入前に統計目的で別途申告を行う必要はなくなった。

(2) トルコの電気自動車輸入規制

＜措置の概要＞

トルコは、2023 年 12 月、欧州連合及び FTA 締結国以外を原産とする EV の輸入に対し、税関当局、産業科学省等から発行する許可状を求める措置を発動した。許可状の発行要件には、販売後のメンテナンス体制整備が含まれる（詳細は 2025 年版不公正貿易報告書 210 頁参照）。2024 年 9 月には、当該許可状の対象となる型式が、プラグインハイブリッド車（ PHEV ）を含め拡大された。

＜国際ルール上の問題点＞

許可状の要否について FTA 締結国産品と非締結国産品とを差別している点が、 GATT 1 条 1 項に抵触する可能性がある。

＜最近の動き＞

我が国は、本件措置が自動車業界に及ぼす影響を早期に解消できるよう、二国間協議等において引き続き働きかけていく。

なお、トルコによる当該措置等をめぐっては、2024 年 10 月に中国が WTO 協定に基づく二国間協議を要請し、2025 年 1 月には当該協議が不調に終わった後、同年 2 月の DSB 会合でパネル設置に至った（ DS629 ）。現在パネル手続が進行中で、日本も第三国として参加しており、動向を注視していく。

(3) トルコの乗用車に対する関税引き上げ措置　【新規掲載】

＜措置の概要＞

2025 年 9 月、トルコは、非 FTA 締結国（日本を含む）からの輸入乗用車に対する関税を変更する旨の省令改正を公布し、同日施行した。ただし、トルコは従前より、トルコでの生産を決定し投資優遇証明書を取得している企

業に優遇措置を与えているところ、本改正省令に基づく追加関税も同証明書による免税の対象とする旨定めている。

なお、2024年6月からトルコは中国からの輸入自動車に対し高率の追加関税を課していたが、本省令改正により当該追加関税を廃止した。また、トルコは、2018年以降に鉄鋼アルミ232条関税に対するリバランス措置として米国からの輸入自動車に対しても高率の報復関税を課していたが、本省令改正と同時に当該報復関税も廃止した。そのため、本改正省令の対象となる乗用車については、中国及び米国からの輸入に対しても下記の税率（すなわち日本と同じ税率）が適用されることとなった。

＜国際ルール上の問題点＞

トルコの関税引き上げのうち、トルコのWTO譲許表における譲許税率を超えるものは、GATT2条（譲許義務）に違反する可能性がある。ただし、トルコのWTO譲許表は2002年時点のHSコード（HS2002）からの移行手続が進んでいないため、2017年以降のHSコード（HEV、PHEV及びBEVに対し特定のHSコードが割り振られているHS2017及びHS2022）との対応関係が一部明確ではない。

＜図表Ⅰ-12-1＞

車種	基本税率		追加関税	合計	違反の可能性
内燃機関車	（譲許税率：非譲許）				
	従前	10%	0%	10%	無し
	今回	10%	25%又は1台あたり6,000米ドルのうち高い方	35%等	無し
ハイブリッド（HEV）	（譲許税率：非譲許、19%又は20%）				
	従前	10%	0%	10%	無し
	今回	10%	25%又は1台あたり6,000米ドルのうち高い方	35%等	一部あり
プラグイン・ハイブリッド（PHEV）	（譲許税率：非譲許、19%又は20%）				
	従前	10%	0%	10%	無し
	今回	10%	30%又は1台あたり7,000米ドルのうち高い方	40%等	一部あり
電気自動車（BEV）	（譲許税率：20%）				
	従前	10%	10%	20%	無し
	今回	10%	30%又は1台あたり8,500米ドルのうち高い方	40%等	あり

＜最近の動き＞

我が国としては、動向を注視しつつ、二国間協議等においてトルコに懸念を表明していく。

（4）香港及びマカオの日本産水産物等の輸入制限

＜措置の概要＞

香港及びマカオは、2023年8月の日本の東京電力福島第一原発からのALPS処理水の海洋放出を契機に、食品安全への懸念に対処するためとして、日本の10都県（東京、福島、茨城、宮城、千葉、群馬、栃木、新潟、長野、埼玉）由来の食品について、香港は水産物等の、マカオは水産物を含む生鮮食品等の、輸入をそれぞれ禁止すると発表した。香港及びマカオともに、同年9月、SPS協定附属書B6（緊急の場合の措置実施後の通報）に基づくWTO通報も実施した。

＜国際ルール上の問題点＞

福島第一原発からの ALPS 処理水の海洋放出は、IAEA 安全基準等の国際基準に沿った措置であるところ、香港及びマカオは抽象的な食品安全への懸念を述べるものの、処理水放出が日本産水産物の安全性に与える具体的なリスクについて何ら科学的根拠を示しておらず、また客観的なリスク評価が適切に行われたか否かも定かではない。よって、当該輸入停止措置は、SPS 協定で必要とされている科学的原則に基づかない不当な輸入制限措置であることが懸念される。

＜最近の動き＞

日本は、香港及びマカオの WTO 通報に対し、香港については 2023 年 9 月、マカオについては 10 月に反論書面を WTO に提出し、全メンバーに回覧された。 また、香港については同年 10 月、マカオについては同年 11 月、SPS 協定附属書 B 6 (c) に基づく討議の要請を行った。また、WTO ・市場アクセス委員会（2023 年 10月、2024 年 3 月・ 11 月、2025 年 5 月・10 月、2026 年 3 月）、SPS 委員会（2023 年 11 月、2024 年 3 月・ 6 月・11 月、2025 年 3 月・ 6 月・11 月、2026 年 3 月）、物品理事会（2023 年 11・12 月、2024 年 4・5月・7 月・12 月、2025 年 4 月・ 7 月・11 月）でも、日本は、香港とマカオの措置は WTO 協定上の懸念があるとして即時撤廃を求めた。

また、2023 年 11 月の西村経済産業大臣とアルジャーノン・ヤウ商務経済発展長官との会談、2024 年 5月の石井経済産業大臣政務官とヤウ長官との会談及び高橋農林水産大臣政務官とツェ・チンワン環境生態局長官等との会談、同年 8 月の坂本農林水産大臣とチュック・ウィンヒン政務長官代理との会談、同年 12 月の松尾経済産業審議官や江藤農林水産大臣とアンドリュー・リョン立法会主席他立法会議員団との会談並びに2025 年 5 月の大串経済産業副大臣や宮路外務副大臣とヤウ長官との会談の機会等において、香港政府による日本産食品に対する輸入規制の即時撤廃を求めた。

引き続き ALPS 処理水の海洋放出に関する日本の取組やモニタリングの結果等を丁寧に、かつ、透明性高く説明するとともに、日本産食品に対する輸入規制の即時撤廃を強く求めていく。

(5) 南アフリカの熱延鋼板類に対する暫定セーフガード措置・対日 AD 措置

＜措置の概要＞

2024 年 2 月、南アフリカ国際貿易管理委員会（ITAC）は、熱延鋼板類に対するセーフガード調査を開始し、同年 7 月、南アフリカ歳入庁（SARS）は、暫定セーフガード措置[1]を発動し、2025 年 5 月に確定措置を発動した。さらに、2024 年 9 月、 ITAC は、南アフリカ国内の鉄鋼メーカーからの申請を受けて、我が国のほか中国、台湾の計 3 か国・地域から輸入される熱延鋼板に対する AD 調査を開始し、2026 年 3 月にダンピング及び国内産業の損害並びにその因果関係を認める旨の最終決定を行い、SARS は、同月に確定措置を発動した。

＜国際ルール上の問題点＞

①セーフガード措置

まず、本セーフガード措置の対象品目の大半は、 2017 年 8 月から 2021 年 12 月までセーフガード措置の対象であったことから、その間「産業が調整を行って」いた（セーフガード協定 7 条 2 項）はずであり、かつそのために十分と考えられる 4 年超の期間があった。そのため、そのわずか 2 年後に再度セーフガード措置が「重大な損害を防止し又は救済し、かつ、調整を容易にする為に必要」（セーフガード協定 5 条 1 項）になるとは考えられない。

また、 GATT 19 条 1 項(a)によると、セーフガード措置の発動には輸入の急増が「事情の予見されない発展の結果」であることが必要であり、また WTO 上級委員会によると、当該「予見されない発展」と輸入の急増との論理的な関連（logical connection）は、証拠により適切に認定されなければならない。しかし、 ITAC は、今般のセーフガードの発動にあたって、上記の数年前のセーフガード調査及びその延長調査で認定された事象（中国の過剰生産能力、及びそれに対する諸外国の貿易救済措置）とほぼ同一の事実関係を羅列しただけで直近の輸入の急増の原因であるとしており、 GATT 19 条 1 項(a)に定める「予見されない発展」及びその輸入急増との論理的な関連は明らかでない。

[1] 2025 年 1 月 20 日に本暫定措置は終了。

②対日 AD 措置

日本から南アフリカへの熱延鋼板の輸入量は、2022 年をピークに減少しており、南アフリカ国内産業に損害を与えているとは考えられず、AD 協定 3 条 5 項に違反するおそれがある。

さらに、2024 年 7 月から上記暫定セーフガード措置が発動され、日本からの輸入量は今後さらに減少することが見込まれる。ところが、本 AD 調査対象期間は 2023 年 4 月から 2024 年 3 月までとされており、ITAC が同暫定セーフガード措置による貿易制限効果を考慮せず損害を認定している。本来、調査対象期間後に発生した事象であっても、調査機関が把握できる事象は適切に考慮して損害を認定すべきで、かかる適切な考慮を欠く損害認定は、AD 協定 3 条 1 項に違反する。

＜最近の動き＞

我が国は、政府意見書を複数回提出したほか、WTO セーフガード委員会や AD 委員会においても上記問題点を提起し、各種二国間の協議でも懸念を表明した。我が国は、引き続き本セーフガード措置及び本 AD 措置の動向を注視し、南アフリカに対して適切な対応を求めていく。